Infrastructure Canada

Infrastructure Canada

Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

2014–2015

A. Sohi

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., Député
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Canada

On peut obtenir cette publication sur supports accessibles, sur demande.

Communiquer avec la :
Direction des communications
Infrastructure Canada
180, rue Kent, pièce 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6
Ligne d'information nationale sur les infrastructures : 613-948-1148
Ligne sans frais : 1-877-250-7154
TTY #: 1-800-465-7735
Courriel : info@infc.gc.ca

Cette publication est offerte sur le site Web : http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/dpr-rmr-fra.asp et sur le site Web : http://infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

Autorisation de reproduction
À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit pas présentée comme une version officielle ou une copie ayant été faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à : info@infc.gc.ca.

Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre du Bureau de l'infrastructure du Canada, 2015.
Catalogue No T91-1F-PDF
ISSN 2368-0431

Also available in English under the title *Infrastructure Canada - Departmental Performance Report, 2014-2015.*

Table des matières

Message du ministre 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 3

Profil de l'organisation 3

Contexte organisationnel 4

Dépenses réelles 12

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 15

Tendances relatives aux dépenses du Ministère 17

Dépenses par crédit voté 18

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 19

Résultat stratégique : 19

Programme 1.1 : Financement pour les priorités provinciales-territoriales 27

Programme 1.2 : Financement permanent et souple pour les infrastructures 29

Programme 1.3 : Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales 31

Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure 33

Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales 36

Programme 1.6 : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NOUVEAU) 39

Services internes 41

Section III : Renseignements supplémentaires 45

Faits saillants des états financiers 45

États financiers 46

Tableaux de renseignements supplémentaires 46

Dépenses fiscales et évaluations 46

Section IV : Coordonnées de l'organisation 47

Annexe : Définitions 49

Notes de fin de document 53

Message du ministre

À titre de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, j'ai le plaisir de présenter le Rapport ministériel sur le rendement de 2014-2015. Le rapport décrit notamment les réalisations du Ministère en ce qui a trait à la construction d'infrastructures de calibre mondial à l'appui de collectivités modernes, diverses et inclusives, et d'un Canada fort.

Nos collectivités sont le tissu environnemental, social, culturel et économique de notre pays, et les infrastructures de ces collectivités sont cruciales pour assurer une bonne qualité de vie à tous les Canadiens. Les infrastructures, ce sont bien plus que des routes, des ponts, des réseaux de transport en commun, d'aqueduc et de traitement des eaux usées. C'est de communautés et de personnes qu'il est question.

Il s'agit est en effet de veiller à ce que chacun ait un logement abordable et à ce qu'il existe des lieux sécuritaires et stimulants pour les services aux enfants ainsi que des installations où les personnes âgées peuvent vivre dignement et confortablement. Il s'agit d'offrir un refuge aux femmes qui fuient la violence domestique. Il s'agit enfin de disposer d'installations récréatives et culturelles où les gens peuvent se réunir, apprendre, jouer et grandir.

Les infrastructures modernes constituent aussi la fondation économique de nos collectivités et de nos villes; elles permettent de créer des emplois, de soutenir le commerce et d'aider les entreprises à se développer. Pour que nos collectivités demeurent dynamiques du point de vue économique, tous les ordres de gouvernement doivent continuer de travailler en partenariat pour y investir.

Les investissements fédéraux stratégiques dans les infrastructures et le processus de reconstruction du Canada pour le XXI[e] siècle font partie des grands objectifs du gouvernement du Canada. En travaillant ensemble, nous respecterons notre engagement de doubler les investissements actuellement prévus au cours des deux prochaines années partout au Canada et d'augmenter les investissements fédéraux d'un autre 60 milliards de dollars sur les dix prochaines années.

Je me réjouis à l'idée de collaborer étroitement avec nos partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux en vue de respecter les engagements qui figurent dans la lettre de mandat [1] que m'a adressée le premier ministre et qui visent à édifier des collectivités modernes, dynamiques et où il fait bon vivre au bénéfice de tous les Canadiens.

A. Sohi

L'honorable Amarjeet Sohi
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre : L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député

Administrateur général : Jean-François Tremblay

Portefeuille ministériel : Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Conformément au décret C.P. 2014-144 du 10 février 2014, le contrôle et la supervision du secteur de l'administration publique fédérale au sein du ministère des Transports, connu sous le nom d'Unité responsable des ponts fédéraux dans la région de Montréal, qui comprend le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL)[1] et la supervision de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), ont été transférés du ministre des Transports au ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec en date du 13 février 2014.

Instruments habilitants :

- *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*[ii] *(2002, ch. 9, art. 47)* (FCIS);
- Décret C.P. 2004-0325; et
- les lois suivantes sont liées au Fonds de la taxe sur l'essence :
  - *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*[iii], L.C. 2011, ch. 24.
  - *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013*[iv], L.C. 2013, ch. 33, art. 233.
- La loi suivante est liée au projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent :
  - *Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent*[v].

Année d'incorporation ou de création : Le Bureau de l'infrastructure du Canada a été établi en 2002.

Autre : Infrastructure Canada (INFC) travaille en collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour mettre en œuvre certains de ses programmes de paiements de transfert. Ces ministères et organismes échangent leurs connaissances au sujet des priorités et des besoins locaux. Les partenaires d'exécution fédéraux d'Infrastructure Canada sont :

[1] Le projet est également appelé couramment projet de corridor du nouveau pont Champlain.

- Agence de promotion économique du Canada atlantique;
- Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec (DEC – Québec);
- Agence canadienne de développement économique du Nord (CanNor);
- Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario (FedDev Ontario);
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada; et
- Transports Canada.

De plus, INFC travaille avec PPP Canada (conseiller en matière de partenariats public-privé (PPP)) pour le Nouveau Fonds Chantiers Canada et le projet de CNPSL, ainsi qu'avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (autorité contractante).

Contexte organisationnel

Raison d'être

Pour bâtir le Canada du XXI[e] siècle, il est essentiel d'établir un plan d'infrastructure stratégique et collaboratif à long terme qui permette de bâtir des villes et des collectivités économiquement dynamiques, planifiées de façon stratégique, durables et inclusives. INFC travaille en partenariat avec tous les ordres de gouvernement et d'autres partenaires en vue de favoriser l'investissement dans les infrastructures économiques, sociales et environnementales ainsi que dans les infrastructures nécessaires à l'accroissement du commerce et de l'économie.

Responsabilités

Les infrastructures publiques du Canada constituent en quelque sorte la « colonne vertébrale » de notre pays et contribuent à la qualité de vie. Qu'il s'agisse de notre eau potable ou de nos routes, les infrastructures profitent tous les jours aux Canadiens. Nos réseaux d'infrastructures publiques appuient nos collectivités fortes et notre économie solide et concurrentielle. Les investissements dans les infrastructures publiques appuient la croissance économique et la productivité en permettant le transport efficace des biens et des gens, en facilitant les activités commerciales et en favorisant la promotion du développement local et régional.

Infrastructure Canada dirige les efforts déployés par le gouvernement du Canada[2] pour relever les défis liés aux infrastructures publiques du Canada. Le Ministère s'acquitte de ce mandat grâce à trois activités principales : des investissements dans les actifs provinciaux, territoriaux et

[2] Le Ministère collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux tels que Transports Canada, Finance Canada, PPP Canada, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Diversification de l'économie de l'Ouest, et la Gendarmerie Royale du Canada pour fournir un soutien fédéral pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales, comme le montre le tableau 3.

municipaux; la participation à des partenariats clés avec les provinces, les territoires, les municipalités, des associations municipales, des organismes à but non lucratif et le secteur privé; ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de politiques judicieuses. Créé en 2002, le Ministère contribue à faire en sorte que les Canadiens profitent d'infrastructures publiques de calibre mondial d'un bout à l'autre du pays.

INFC effectue des investissements de plusieurs milliards de dollars dans les infrastructures aux termes de diverses ententes de partage des coûts (programmes de paiements de transfert). Dans le cadre de certaines ententes, on obtient du financement d'autres partenaires, comme les provinces, les territoires, les municipalités ou le secteur privé, afin de répondre aux priorités nationales et aux besoins locaux et régionaux en matière d'infrastructure. INFC emploie divers modèles de programmes pour offrir un financement pour les infrastructures, y compris des ententes de contribution directe avec les bénéficiaires pour les projets d'infrastructure de grande envergure, et des ententes de financement avec les partenaires d'exécution (provinces, territoires et autres ministères fédéraux) pour l'administration des programmes axés sur les collectivités au nom d'INFC. Ces programmes de paiements de transfert sont mis en œuvre dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada, du Plan Chantiers Canada de 2007 (qui est maintenant à la fin de son cycle de vie), et dans le cadre de programmes en cours d'élimination graduelle, qui ont été annoncés plus tôt. De plus, le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et le Financement de base pour les provinces et les territoires offrent un financement souple et prévisible aux provinces, aux territoires et aux municipalités pour appuyer leurs priorités en matière d'infrastructure.

Dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada, les investissements du gouvernement du Canada sont effectués partout au pays et couvrent les priorités dans toutes les grandes catégories d'infrastructures publiques. Pour en savoir plus au sujet du Nouveau Plan Chantiers Canada[vi], visitez le site Web d'INFC.

De plus, le Ministère s'efforce de garantir que les grands projets d'infrastructure sont exécutés de la manière la plus rentable possible. Dans certains cas, les partenariats public-privé (PPP) améliorent la mise en place d'infrastructures publiques pour les Canadiens et offrent un rendement accru aux contribuables grâce aux contrats axés sur le rendement. Une partie du financement du Nouveau Plan Chantiers Canada est consacré au Fonds PPP Canada, qui est administré par PPP Canada, une société d'État fédérale.
INFC est l'autorité de projet chargée de l'exécution du projet du CNPSL à Montréal, au Québec. Afin de garantir des déplacements sécuritaires et efficaces pour les automobilistes et les véhicules commerciaux, le gouvernement du Canada est déterminé à construire un nouveau pont pour le Saint-Laurent afin de remplacer l'actuel pont Champlain, qui approche de la fin de sa vie utile. INFC a la responsabilité de garantir que le nouveau pont sera mis en service d'ici décembre 2018 et que le reste du corridor sera terminé d'ici novembre 2019. Ce projet est réalisé dans le cadre d'un PPP, ce qui permet au gouvernement de mettre à profit l'esprit d'innovation du secteur privé dans le but de construire le pont conformément au budget et à l'échéancier établis, et d'optimiser les ressources pour les contribuables et les utilisateurs du pont.

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

Pour 2014-2015, on a modifié l'architecture d'alignement des programmes (AAP) d'INFC afin qu'elle comprenne un résultat stratégique et six programmes, ainsi que les services internes[3] à l'appui de ses activités. Au cours de l'exercice 2014-2015, on a de nouveau modifié l'AAP afin d'y inclure le projet du CNPSL, à la suite du transfert effectué en février 2014. Ces programmes sont abordés en détail dans la section II du présent rapport.

1. Résultat stratégique : Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère

1.1 Programme : Financement pour les priorités provinciales-territoriales
1.2 Programme : Financement permanent et souple pour les infrastructures
1.3 Programme : Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales
1.4 Programme : Investissements dans les infrastructures de grande envergure
1.5 Programme : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales
1.6 Programme : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent
Services internes

Les six programmes de l'AAP décrivent les principaux secteurs d'activités et les initiatives du Ministère pour 2014-2015. INFC compte deux secteurs d'activités distincts. D'abord, le Ministère offre un soutien financier souple pour répondre aux priorités municipales, provinciales et territoriales en matière d'infrastructure, et obtient du financement pour des projets d'infrastructure en créant des partenariats et en offrant du financement aux provinces, aux territoires, aux municipalités, aux associations municipales, aux organismes à but non lucratif et aux partenaires du secteur privé. De plus, le Ministère est responsable de l'exécution du projet du CNPSL.

[3] Le financement pour les services internes comprend les fonds de fonctionnement pour les activités principales d'administration et la mise en œuvre des programmes.

Priorités organisationnelles

Priorité 1	Type[4]	Résultats stratégiques [et/ou] programmes
Travailler avec les partenaires pour mettre en œuvre les ententes du Fonds de la taxe sur l'essence renouvelé	Nouvelle	Programme : Financement permanent et souple pour les infrastructures
Sommaire des progrès		
INFC a négocié et signé l'ensemble des ententes renouvelées du Fonds de la taxe sur l'essence avant le début de 2014-2015, et il a émis des lettres de financement annuel à l'ensemble des provinces et des territoires, assurant ainsi une transition sans heurts. Au 31 mars 2015, des fonds de 1,97 milliard de dollars avaient été versés à l'ensemble des provinces et des territoires aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence[vii].		

Priorité 2	Type	Résultats stratégiques [et/ou] programmes
Travailler avec les partenaires financiers pour mettre en œuvre le Nouveau Fonds Chantiers Canada	Nouvelle	Programmes : • Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales
Sommaire des progrès		
À la suite du lancement du Nouveau Fonds Chantiers Canada en mars 2014, INFC a réalisé des progrès significatifs. INFC a collaboré avec les provinces et les territoires pour déterminer les priorités relatives au financement fédéral aux termes des Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Au 31 mars 2015, le gouvernement du Canada avait annoncé un financement pour 15 projets liés à la croissance économique, à l'assainissement de l'environnement et au renforcement des collectivités. Aux termes du Fonds des petites collectivités du volet Infrastructures provinciales-territoriales, en 2014-2015, 26 projets ont été approuvés et des fonds de 15,9 millions de dollars provenant de la part fédérale de 1 milliard de dollars ont été engagés pour ce programme.		

[4] Les différents types de priorités sont les suivants : priorité déjà établie – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le rapport; priorité permanente – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; priorité nouvelle – établie au cours de l'exercice visé dans le rapport sur les plans et les priorités ou le rapport ministériel sur le rendement.

De plus, dans le cadre du volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, INFC a reçu 14 analyses de rentabilisation de la part de promoteurs et a annoncé un soutien financier pour deux projets visant des priorités d'importance nationale, ce qui donnera lieu à des investissements dans les infrastructures portuaires et dans les infrastructures des aéroports locaux et régionaux.

Priorité 3	Type	Résultats stratégiques [et/ou] programmes
Travailler avec les partenaires financiers pour poursuivre la mise en œuvre des programmes existants tout en assurant une gestion et une surveillance prudentes de ces programmes	Permanente	Programmes : • Financement pour les priorités provinciales-territoriales • Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

Sommaire des progrès

INFC a collaboré avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, des administrations municipales et des bénéficiaires non gouvernementaux afin de trouver de nouveaux projets d'infrastructure, d'engager les fonds restants et de mettre des projets de l'avant grâce à l'approbation de ces derniers et au processus de négociation des ententes de financement, et ce, tout en assurant une intendance et une supervision prudentes.

De plus, INFC a veillé à la fermeture adéquate des dossiers liés aux projets réalisés aux termes du plan Chantiers Canada de 2007 et d'autres programmes en fin de vie, ce qui comprend les vérifications et les évaluations des projets et des programmes, au besoin. INFC a utilisé un processus simplifié et a exercé une supervision efficace, en collaboration avec les provinces et les territoires, pour engager le reste des fonds et pour assurer l'achèvement en temps opportun des projets en cours.

Priorité 4	Type	Résultats stratégiques [et/ou] programmes
Continuer à réaliser des économies opérationnelles par la réalisation efficace du mandat du Ministère	Priorité déjà établie	Programmes : • Financement pour les priorités provinciales-territoriales • Financement permanent et souple pour les infrastructures • Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales • Services internes

Sommaire des progrès
En 2014-2015, INFC a continué d'élaborer des outils, des cadres et des approches et processus simplifiés pour garantir l'examen approprié et la diligence raisonnable en ce qui concerne les projets du Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC). Dans le but de simplifier les processus et d'accroître l'efficacité, INFC a appliqué des principes de gestion allégée pour quatre processus clés liés aux ressources humaines, à la gestion de l'information, à la vérification interne, ainsi qu'aux demandes de paiements de transfert. Le lancement du NFCC nous a donné l'occasion de normaliser et d'intégrer les évaluations des risques effectuées avant l'approbation aux actuels outils d'établissement de rapports. On prévoit que le recours à cet outil s'appuiera sur les leçons retenues, réduira le dédoublement des tâches de développement et d'entretien des outils de gestion de l'information, et conduira à une augmentation de la collaboration entre INFC et Transports Canada.

Analyse des risques

Pour l'exercice 2014-2015, Infrastructure Canada a d'abord identifié trois risques relatifs à la réalisation de son objectif stratégique. Au cours de l'automne 2014, le Ministère a modifié son profil de risque ministériel pour tenir compte du transfert de la responsabilité du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL) de Transports Canada à INFC.

INFC utilise une approche globale pour déterminer, évaluer et gérer les risques au niveau stratégique et opérationnel, ainsi qu'au niveau des programmes et des projets. Dans le cadre de cette approche, il procède régulièrement à des analyses du contexte avec la participation directe des cadres du Ministère. Afin d'améliorer l'intégration entre la gestion des risques et la planification ministérielle, INFC a également établi de nouveaux liens entre les éléments du profil de risque ministériel et des éléments de la planification à l'échelle des directions générales, qu'on retrouve dans le plan d'activités intégré.

Principaux risques

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
Lancement en temps opportun des programmes du Nouveau Plan Chantiers Canada[5]	Lancé le 28 mars 2014, le NFCC a été officiellement lancé afin de permettre l'identification et l'approbation de nouveaux projets au cours de l'exercice 2014-2015. INFC a également travaillé avec les provinces, les territoires, les	• Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques • Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales • Investissements dans les infrastructures de grande

[5] Comme ce risque a été entièrement atténué, il a été retiré au cours du processus de mise à jour qui a mené à la version modifiée de 2014 du profil de risque ministériel.

	municipalités et les associations municipales pour faire en sorte que l'ensemble des ententes du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) permanent soient signées à temps pour permettre le versement des paiements de 2014-2015. Au 31 juillet 2014, les négociations visant le FTE renouvelé étaient terminées, et les ententes avaient été signées avec l'ensemble des administrations. INFC continue de travailler avec ses partenaires pour la mise en œuvre de ces ententes, afin d'appuyer les priorités des collectivités du Canada en matière d'infrastructure.	envergure • Investissements dans les infrastructures des petites collectivités
Le nombre d'initiatives de GI-TI actuelles et futures, à grande échelle et s'appliquant à l'ensemble du gouvernement, qui pourraient avoir un impact sur la capacité du Ministère à réagir de manière rapide et agile à d'autres pressions opérationnelles internes nécessitant des solutions rapides de GI-TI et un accès continu au service[6]	INFC a continué de favoriser des relations solides avec Services partagés Canada (SPC) en tenant régulièrement des réunions (p. ex. réunions mensuelles au niveau des DG, réunions bihebdomadaires avec les cadres responsables des comptes de SPC et les cadres responsables de la prestation des services de SPC), ainsi qu'en communiquant rapidement à SPC les exigences en matière de GI-TI contenues dans son plan ministériel. De plus, la GI-TI a mis en œuvre des processus simplifiés pour collaborer efficacement avec SPC, afin d'assurer la correction la plus efficace possible des problèmes dans le cadre du projet de migration du SPGII. Par conséquent, ce projet a été réalisé avec succès. La GI-TI a également achevé le projet visant le Système de gestion de l'information sur les programmes (SGIP), qui a été lancé en avril 2014 pour appuyer le NFCC. Les dernières étapes de	• Services internes

[6] La portée de ce risque a été modifiée au cours du processus de mise à jour qui a mené à l'élaboration du profil de risqué ministériel modifié de 2014. Par conséquent, la formulation est légèrement différente de celle qui figure dans le RPP de 2014-2015.

	ce projet ont été terminées en mars 2015. Enfin, on a pris des mesures de planification, de dotation et d'approvisionnement pour assurer des ressources adéquates afin d'appuyer la mise en œuvre des plans et des initiatives de GI-TI.	
La capacité du Ministère à mettre en œuvre le NFCC et les futurs programmes pourrait être diminuée, ce qui pourrait entraîner des retards dans le versement des fonds d'infrastructure compte tenu de facteurs tels que la limite de trois ans du budget de fonctionnement et la nécessité de conserver des capacités suffisantes[6].	INFC a mis en œuvre d'importantes mesures stratégiques tirées de son Plan intégré des activités et des ressources humaines afin d'accroître sa capacité d'offrir des programmes d'infrastructure, et de mettre en œuvre de nouvelles initiatives à l'échelle du gouvernement. Les Ressources humaines ont consulté les responsables des directions générales pour déterminer les postes essentiels qui nécessitaient des mesures immédiates de dotation. De plus, INFC a continué d'offrir aux employés des possibilités suffisantes de perfectionnement. Par exemple, les Ressources humaines ont lancé un programme de gestion des talents et ont continué de gérer un programme de mentorat interministériel. De plus, des séances d'information internes intitulées Infra Récré ont été instaurées en 2014-2015 pour permettre à des employés, spécialisés dans des domaines liés au travail, de se porter volontaire pour animer ces séances. INFC a également adapté sa structure organisationnelle pour assurer l'harmonisation appropriée de ses ressources, afin d'atteindre efficacement ses objectifs prioritaires. La haute direction a approuvé une structure de gouvernance révisée pour l'amélioration des capacités de prise de décisions.	• Services internes

Réalisation en temps opportun du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent[7]	INFC a mis l'accent sur la conclusion d'ententes avec diverses entités gouvernementales et municipales. Les négociations visant à signer les ententes avec le gouvernement du Québec, les municipalités et d'autres entités pertinentes sont bien avancées.	Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le groupe d'examen des projets (GEP) confirm au sous-ministre et au ministre que, pour chaque projet, une fonction indépendante de remise en question est assumée par la haute direction (ce qui comprend le sous-ministre adjoint de Politiques et Communications, le sous-ministre adjoint d'Opérations des programmes, le sous-ministre adjoint de Services ministériels, et l'agent principal des finances (APF), ainsi que deux membres externes indépendants). Le GEP confirme également que le pouvoir délégué au ministre d'aller de l'avant sans l'approbation du CT est documenté et pleinement justifié. Le GEP s'est avéré un moyen utile de fournir au ministre un degré de certitude élevé selon lequel tous les facteurs pertinents liés aux risques d'un projet ont été évalués. Le GEP a démontré sa capacité de mener des examens, d'assumer sa fonction de remise en question, ainsi que de rejeter ou de recommander pour approbation un grand nombre de projets dans une courte période. De plus, les projets qui ont été évalués et recommandés en vue de l'approbation du ministre par l'entremise du GEP ont été mis en œuvre avec succès en tenant compte de l'ensemble des mesures d'atténuation des risques. Le GEP examine les projets à deux étapes : d'abord, pour recommander l'approbation en principe des projets au ministre, et ensuite, avant la signature des ententes de contribution ayant force obligatoire. Au cours de l'exercice 2014-2015, le GEP a examiné 13 projets aux termes du NFCC, 28 projets dans le cadre du VGI-FCC et 2 projets aux termes du FIV.

Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues)
3 321 597 771	3 321 597 771	3 713 614 655	3 095 882 113	(225 715 658)

[7] Nouveau risque établi pour tenir compte du transfert de la responsabilité du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent de Transports Canada à INFC.

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (réel moins prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[8]	333	Ne s'applique pas[8]

La conception des programmes d'Infrastructure Canada tient compte des responsabilités provinciales, territoriales et municipales visant la majorité des infrastructures publiques, et de la participation du Ministère à titre de partenaire financier. Par conséquent, Infrastructure Canada n'est pas responsable de la gestion des projets d'infrastructure, à l'exception du projet de CNPSL. Plus précisément, dans le cas de ses programmes de contribution, Infrastructure Canada rembourse les dépenses admissibles soumises par les bénéficiaires, soit les gestionnaires de projets. Ainsi, il est important de souligner que les mouvements de trésorerie du Ministère affichent presque toujours un retard par rapport à l'avancement réel des travaux de construction dans le cadre des projets. Les travaux commencent au moment de l'approbation des projets : les contrats sont mis en place, les plans sont dessinés, les matériaux sont commandés et les travaux de construction débutent. Bien que le Ministère engage des fonds au moment de l'approbation des projets, le financement fédéral n'est pas véritablement versé aux bénéficiaires avant que ces derniers n'aient présenté des demandes de remboursement pour les coûts réels engagés. Il s'agit d'une approche importante de gestion des risques pour le Ministère, qui permet de garantir que celui-ci paie uniquement pour les travaux qui ont déjà été entrepris. Cela signifie également que les résultats d'Infrastructure Canada sur le plan du rendement sont directement touchés par les calendriers des promoteurs de projets, qui peuvent faire l'objet de changements. En particulier, les programmes d'INFC qui visent des projets de grande envergure peuvent être assujettis à des retards attribuables à des facteurs échappant au contrôle du Ministère, comme les mauvaises conditions météorologiques, des problèmes techniques et d'autres questions complexes relatives à la construction.

Le Ministère travaille continuellement avec les provinces, les territoires, les municipalités et d'autres partenaires pour s'assurer que les prévisions sont aussi précises que possible, et pour reporter le financement d'Infrastructure Canada afin de répondre aux besoins de ses partenaires.

[8] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas les ETP prévus et on indiquait que cet élément restait à déterminer. INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé le 27 mars 2014.

Sommaire du rendement budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012-2013
Résultat stratégique : Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère								
Financement pour les priorités provinciales-territoriales	55 351 611	55 351 611	91 061 247	31 890 514	62 678 546	25 078 120	191 464 385	236 858 957
Financement permanent et souple pour les infrastructures	1 973 411 002	1 973 411 002	1 976 213 928	2 074 891 927	1 974 402 893	1 974 387 706	2 107 905 313	1 965 101 267
Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales [9]	193 145 913	193 145 913	148 607 942	263 432 775	251 121 321	139 119 440	Voir note de bas de page 9	Voir note de bas de page 9
Investissements dans les infrastructures de grande envergure [9]	958 832 530	958 832 530	1 174 990 518	1 214 341 987	1 078 295 752	787 479 954	Voir note de bas de page 9	Voir note de bas de page 9
Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales [9]	139 431 232	139 431 232	171 319 905	204 271 622	184 946 167	92 993 364	Voir note de bas de page 9	Voir note de bas de page 9
Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	0 [10]	0 [10]	42 661 977	0 [11]	124 863 136	40 687 967	Voir note de bas de page 10	Voir note de bas de page 10

[9] Il n'y a pas eu de dépenses aux termes de ces programmes en 2012-2013 et en 2013-2014, puisque jusqu'au 31 mars 2014, INFC disposait d'une structure différente pour son architecture d'alignement des programmes (AAP). La structure actuelle de l'AAP du Ministère est entrée en vigueur le 1er avril 2014.

[10] Même si aucune dépense prévue n'était incluse dans le Budget principal des dépenses d'INFC pour 2014-2015, et même si aucune dépense prévue ou exigence en matière de ressources humaines (RH) n'était incluse dans le RPP de 2014-2015, les dépenses prévues et les exigences en matière de RH ont été estimées lorsque le projet du NPSL était encore la responsabilité de Transports Canada. Le projet du NPSL a été transféré au ministre de l'Infrastructure et des Collectivités par le ministre des Transports le 13 février 2014 au moyen d'un décret.

[11] Il n'y a actuellement aucune dépense prévue en 2016-2017 pour ce programme. Le financement pour ce programme en 2016-2017 devrait être obtenu aux termes des processus des budgets supplémentaires des dépenses de 2015-2016.

Programmes relevant de l'ancienne AAP	0	0	0	0	0	0	1 179 051 643	1 508 590 450
Total partiel résultat stratégique	**3 320 172 288**	**3 320 172 288**	**3 604 855 517**	**3 788 828 825**	**3 676 307 815**	**3 059 746 551**	**3 478 421 341**	**3 710 550 674**
Total partiel services internes	**1 425 483**[12]	**1 425 483**[12]	**28 407 230**	**27 932 752**	**37 306 840**	**36 135 562**	**35 404 150**	**42 105 718**
Total	**3 321 597 771**	**3 321 597 771**	**3 633 262 748**	**3 816 761 576**	**3 713 614 655**	**3 095 882 113**	**3 513 825 491**	**3 752 656 392**

INFC alloue un financement considérable à certains projets complexes et de grande envergure qui peuvent entraîner des écarts dans les programmes 1.3 les priorités liées aux infrastructures nationales et 1.4 les infrastructures de grande envergure. Il est fréquent que certains de ces projets nécessitent au préalable d'importants travaux de planification, de conception et d'approvisionnement. Pour ces programmes, de même que pour le programme 1.5 les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales, même lorsque la construction est commencée, un certain nombre de facteurs qui échappent au contrôle des bénéficiaires peuvent entraîner des dépenses moins élevées que prévu. Ces facteurs incluent par exemple des coûts de projet inférieurs aux prévisions et des retards dans les travaux de construction, qui peuvent être attribuables aux intempéries, aux difficultés techniques et à d'autres complications. Il est également important de noter que le versement des contributions fédérales suit le rythme réel de la construction et que les bénéficiaires sont remboursés pour les dépenses engagées seulement lorsqu'ils soumettent leurs demandes de remboursement.

[12] Les montants des services internes pour le Budget principal des dépenses de 2014-2015 et les dépenses prévues pour 2014-2015 n'incluent pas le financement destiné au budget de fonctionnement d'Infrastructure Canada. Ces montants représentent uniquement les soldes d'ouverture, puisque les montants du budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà n'ont pas encore été confirmés.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles pour 2014-2015 avec le cadre pangouvernemental[viii] (en dollars)

Résultat stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2014-2015
Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère	Financement pour les priorités provinciales-territoriales	Affaires économiques	Croissance économique forte	25 078 120
	Financement permanent et souple pour les infrastructures	Affaires économiques	Croissance économique forte	1 974 387 706
	Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales	Affaires économiques	Croissance économique forte	139 119 440
	Investissements dans les infrastructures de grande envergure	Affaires économiques	Croissance économique forte	787 479 954
	Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales	Affaires économiques	Croissance économique forte	92 993 364
	Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent	Affaires économiques	Croissance économique forte	40 687 967

Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

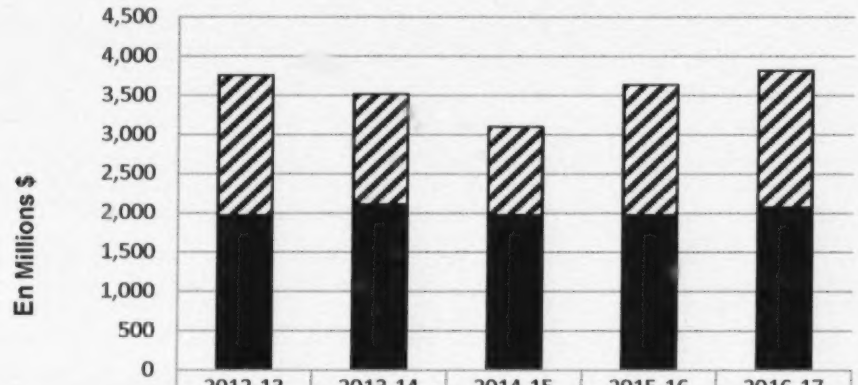
Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	3 320 172 288	3 059 746 551

Note : Le total des dépenses prévues indiqué dans ce tableau n'inclut pas les dépenses effectuées par le Ministère pour ses services internes.

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

En 2014-2015, les dépenses réelles d'INFC ont totalisé près de 3,1 milliards de dollars pour les investissements en infrastructure effectués dans le cadre de ses programmes, dans le but d'atteindre les résultats prévus des programmes et de contribuer à l'atteinte de son résultat stratégique.

Tendances relatives aux dépenses du ministère



	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Crédits votés*	1,788	1,406	1,121	1,657	1,742
Postes legislatifs**	1,965	2,108	1,974	1,976	2,075

*Les **crédits votés** consistent de programmes temporisés (des programmes ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents) et inclues les programmes du Nouveau Fonds Chantiers Canada; Projets nationaux et regionaux du volet Infrastructure provinciales-territoriales (PNR-VIPT), Fonds des petites collectivités du volet Infrastructure provinciales-territoriales (FPC-VIPT) et le volet Infrastructures nationales (VIN) et, le Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

**Postes legislatifs (Fonds de la taxe sur l'essence) inclut les dépenses votées et les dépenses législatives. Jusqu'au 31 mars 2014, le programme constituait des dépenses votées, et depuis le 1er avril 2014, les dépenses effectuées dans le cadre de ce programme sont devenues des dépenses législatives.

Les dépenses ministérielles ont diminué, passant d'environ 3,7 milliards de dollars et 3,5 milliards de dollars en 2012-2013 et en 2013-2014 respectivement, à près de 3,1 milliards de dollars en 2014-2015, puisque les programmes en cours d'élimination tirent à leur fin.

En 2014, le FTE est devenu un programme inscrit dans la loi, avec des dépenses d'environ 2 milliards de dollars par année. Comme on l'a annoncé dans le Budget 2013, une nouvelle vague de programmes a été mise en place aux termes du NFCC et elle a officiellement été lancée en mars 2014. Les dépenses dans le cadre des programmes du NFCC ont commencé en 2014-2015, avec le financement obtenu au titre du Budget supplémentaire des dépenses de 2014-2015.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des dépenses votées et des dépenses législatives de (du) [nom du ministère], veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2015*[ix] **sur le** site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada[x].

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

En 2014-2015, l'architecture d'alignement des programmes d'INFC comprenait un résultat stratégique, six programmes et les services internes. Les informations présentées dans cette section sont organisées selon la structure de l'architecture d'alignement des programmes d'INFC :

Résultat stratégique : Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère

Programmes :

- Financement pour les priorités provinciales-territoriales;
- Financement permanent et souple pour les infrastructures;
- Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales;
- Investissements dans les infrastructures de grande envergure;
- Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales; et
- Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (nouveau)

Résultat stratégique

Des infrastructures publiques pour un Canada plus prospère

Notre qualité de vie, la prospérité de nos collectivités et la résilience de notre économie dépendent de bons réseaux d'infrastructures publiques. Les administrations provinciales, territoriales et municipales continue à réaliser d'importants investissements afin de répondre aux besoins en matière d'infrastructures publiques partout au pays. À titre de partenaire financier, Infrastructure Canada fournit des contributions fédérales pour des projets d'infrastructure publique grâce à des programmes de financement stables, prévisibles et à long terme qui permettent d'obtenir du financement de nos partenaires et d'appuyer les priorités locales, régionales et nationales. Ensemble, ces investissements font une différence.

Les indicateurs propres au résultat stratégique d'INFC sont liés aux investissements dans les infrastructures publiques à l'échelle nationale (ce qui comprend les investissements indépendants

effectués par les administrations locales, provinciales et territoriales). Le premier indicateur compare les investissements publics dans les infrastructures au Canada à ceux qui sont effectués dans les autres pays du G7. Pour ce qui est du deuxième indicateur, une mesure de l'âge moyen des infrastructures publiques de base est comparée à la durée de vie restante des infrastructures en question. Le troisième indicateur, soit le stock des infrastructures publiques par habitant, fournit une indication de la quantité de nos infrastructures publiques de base par rapport à notre population.

Mesure du rendement

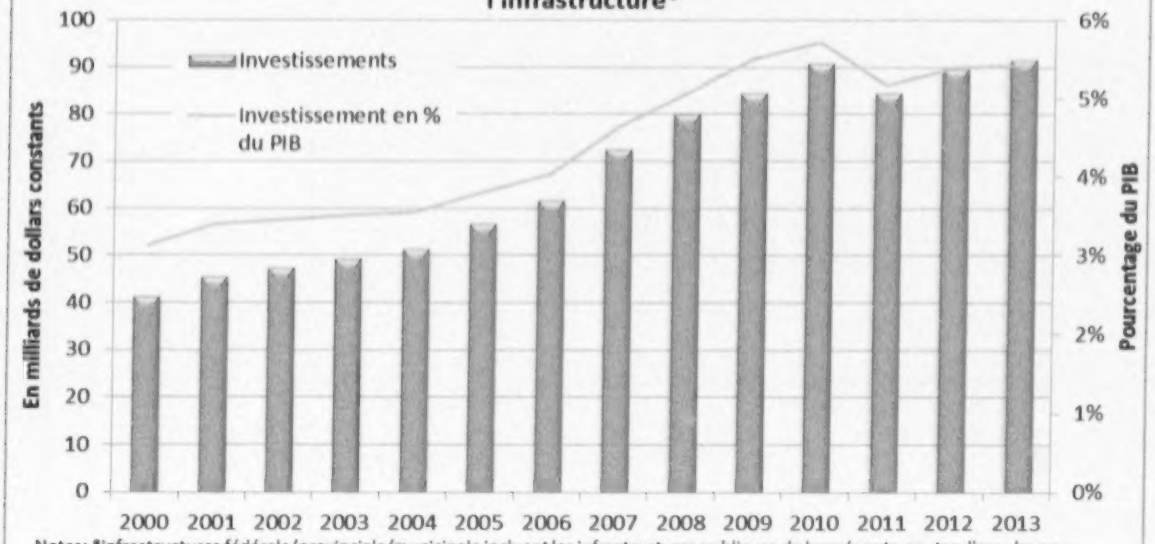
Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Rang parmi les pays du G7 pour ce qui est de l'investissement public en infrastructure exprimé en pourcentage du PIB	Dépasser la moyenne du G7 (en utilisant les données de 2011)	Le Canada s'est classé au 2e rang (basé sur les données de prévision de 2013)
Âge moyen des infrastructures publiques de base exprimé en pourcentage de la durée de vie utile (selon la définition de Statistique Canada)	53,0 % (basée sur les données de prévision de 2012)	52,5 % (basé sur les données de prévision de 2013)
Stock d'infrastructures publiques de base par habitant	10 800 $ (basée sur les données de prévision de 2012)	15 204 $ (basé sur les données de prévision de 2013)

Remarque : les sources utilisées pour ces indicateurs sont les données de l'OCDE et de Statistique Canada.

Des informations sur les nouvelles tendances sont disponibles pour les trois indicateurs, à l'échelle du résultat stratégique :

Le tableau 2 montre tous les investissements du secteur public dans les infrastructures en tant que pourcentage du PIB du Canada. Il indique que les investissements dans les infrastructures ont constitué plus de 5 % du PIB depuis 2008. Comme on l'a indiqué ci-dessus, INFC est un partenaire financier qui travaille avec les autres ordres de gouvernement, ainsi qu'avec le secteur privé et le secteur à but non lucratif afin de fournir une aide financière à l'appui de projets d'infrastructure publique.

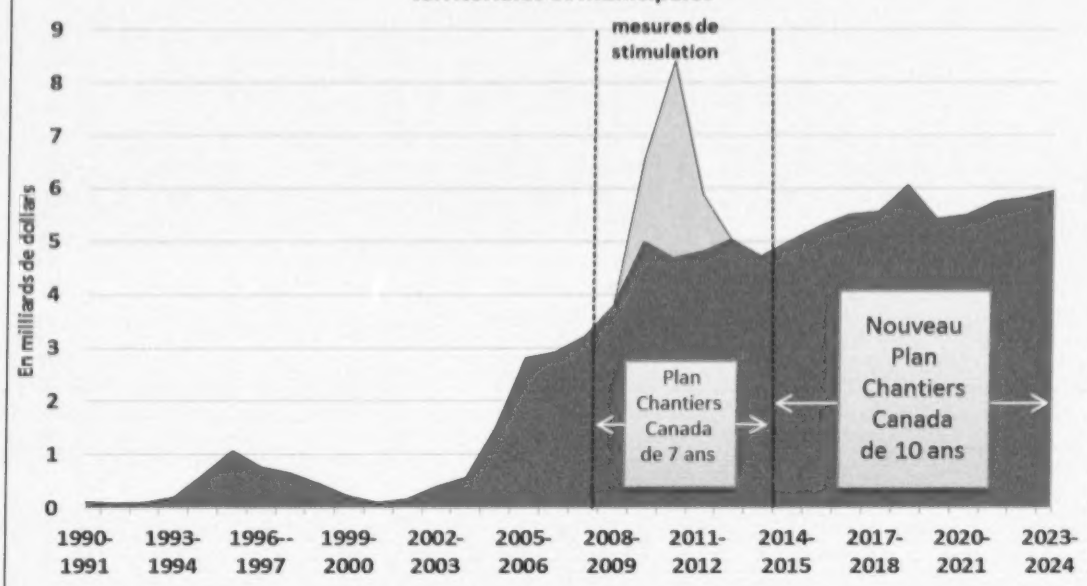
Tableau 2: Investissements fédérale, provinciale et municipal dans l'infrastructure*



Notes: *Infrastructures fédérale/provinciale/municipale incluent les infrastructures publiques de base (ponts, routes, l'eau, les eaux usées, le transport en commun et les installations culturelles, sportives et récréatives), transports maritimes et aeriens, transports ferroviaire, friche industrielles, gestion des déchets, éducation, santé et assistance sociale, énergie, communication, ingéneries d'huile et de gaz, immeubles commerciaux, gouvernementaux et institutionels, et autres infrastructures. Dollars constants. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source: Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux; Statistique Canada, tableau CANSIM 384-0038.

Plus de 95 p. 100 des infrastructures publiques de base du Canada (IPB) sont la propriété des provinces, des territoires et des municipalités. Dans le tableau 3, on indique que depuis 2006, le gouvernement du Canada a pris des engagements croissants visant les investissements dans les infrastructures, ce qui comprend un financement de 33 milliards de dollars aux termes du Plan Chantiers Canada pour les projets prioritaires relatifs aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Au cours de la période de 7 ans du Plan Chantiers Canada, les dépenses fédérales ont augmenté, passant de 3,2 milliards de dollars en 2007-2008 à un peu plus de 5 milliards de dollars en 2014-2015. À compter de 2014-2015, le Nouveau Plan Chantiers Canada offrira un financement de 53 milliards de dollars sur une période de 10 ans.

Tableau 3: Dépenses fédérales visant les infrastructures provinciales, territoriales et municipales



Sources: Infrastructure Canada; Ministère des Finances.
Note – Inclue seulement les dépenses fédérales d'Infrastructure Canada, Transport Canada, Finance Canada, Affaires autochtones et développement du Nord Canada, Agence de promotion économique du Canada atlantique, Développement économique Canada pour les régions du Québec, Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et la Gendarmerie Royale du Canada.

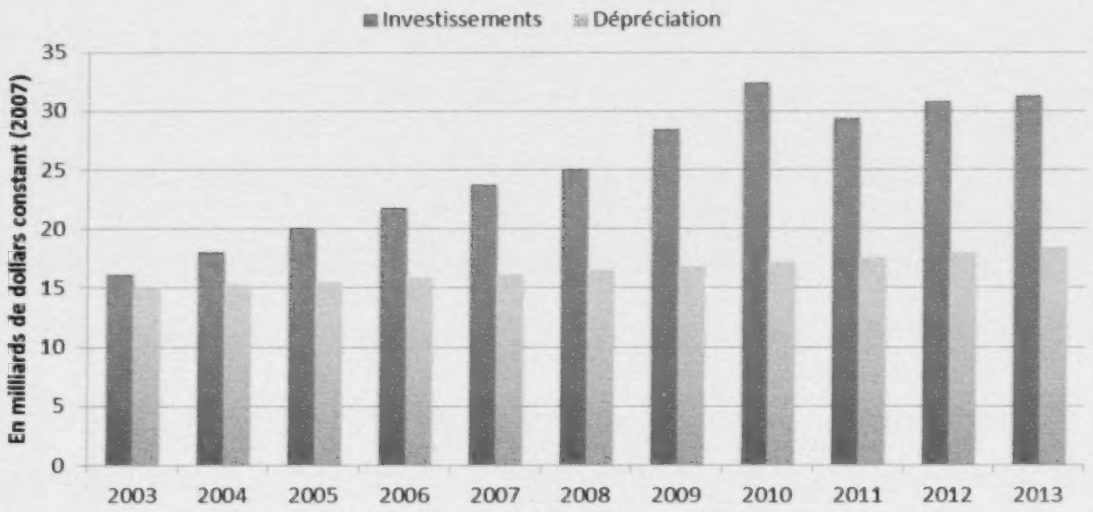
Comme on l'indique dans le tableau 4, les investissements des provinces, des territoires et des municipalités dans les IPB entre 2003 et 2013 ont connu une augmentation, passant de 14,5 milliards à 29,5 milliards de dollars. Au cours de la période de dix ans comprise entre 1992 et 2002, les investissements des PT et des municipalités avaient seulement augmenté de 3 milliards de dollars, passant de 11 milliards en 1992 à 14 milliards en 2002. Les transferts faits par le gouvernement fédéral à d'autres ordres de gouvernement sont demeurés au-dessus de 3 milliards de dollars depuis 2012-2013. Ces transferts sont inclus dans les investissements des PT et des municipalités.

Tableau 4: Investissements des provinces, des territoires et des municipalités dans les infrastructures publiques de base

Notes : Les infrastructures publiques de base incluent les routes, les ponts, le transport en commun, l'eau, les eaux usées, ainsi que les installations culturelles, sportives et récréatives. Cela comprend les investissements effectués par les sociétés d'État et les organismes provinciaux, de même que les transferts des autres ordres de gouvernement. En dollars constants. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux. Graphique et calcul des données : Infrastructure Canada.

Le tableau 5 présente un aperçu sur dix ans des investissements dans les IPB comparativement à leur dépréciation. Il indique que même si les investissements et la dépréciation ont augmenté au fil du temps, en 2003, les investissements ont à peine dépassé la dépréciation annuelle, ce qui a simplement permis d'entretenir les infrastructures en place, et en 2013, les nouveaux investissements ont dépassé de 13 milliards de dollars la dépréciation annuelle. Cette tendance de renouvellement des IPB au Canada est appuyée par les politiques et les investissements d'INFC.

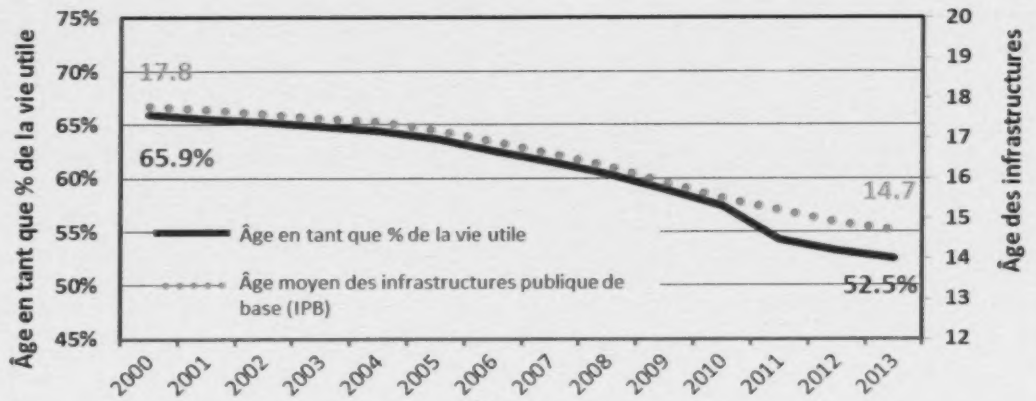
Tableau 5: Investissements par rapport à la dépréciation des infrastructures publiques de base



Notes: Dépréciation calculé en fonction de la dépréciation hyperbolique. Infrastructures publiques de base incluent: routes, ponts, transport en commun, l'eau, les eaux usées, et les installations culturelles, sportives et récréatives appartenant à tous les ordres de gouvernement, y compris aux sociétés d'États et aux organismes provinciaux. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source : Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux. Graphique et calcul des données : Infrastructure Canada.

Les augmentations des investissements dans les infrastructures ont donné lieu à la réduction de l'âge moyen calculé des infrastructures publiques de base. En 2003, l'âge moyen des infrastructures publiques de base était de 17,5 ans. En 2013, ce nombre était passé à 14,7 ans. L'âge moyen en tant que pourcentage de la vie utile avait également diminué. Le tableau 6 indique que l'âge des IPB en tant que pourcentage de leur durée de vie utile a diminué, passant de 65 % en 2003 à 52,5 % en 2013 en raison des investissements dans les infrastructures.

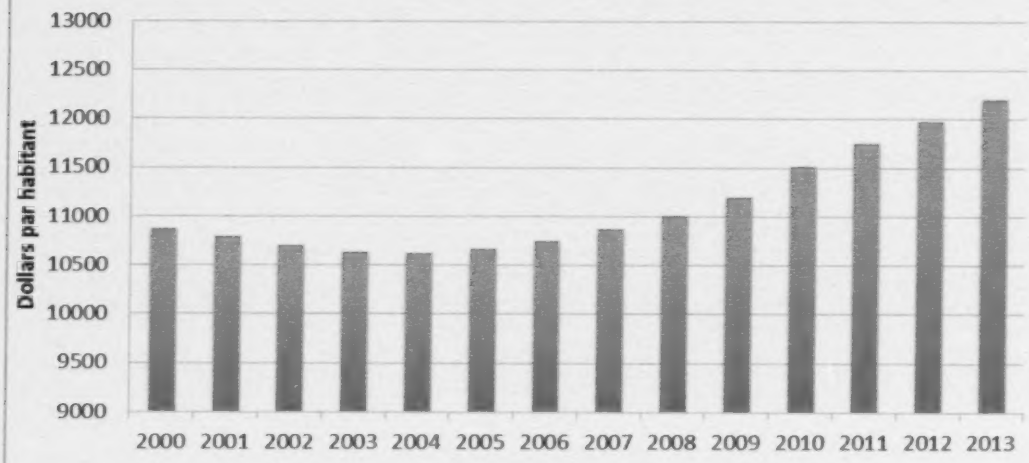
Tableau 6: Âge moyen et âge en pourcentage de la durée de vie utile des infrstructures publiques de base



Notes : Infrastructures publiques de base (routes, ponts, transport en commun, l'eau, les eaux usées et les installations sportives et récréatives) appartenant à tous les ordres de gouvernement, y compris aux sociétés d'État et aux organismes provinciaux. Les données pour 2013 sont basées sur des prévisions.
Source: Statistique Canada, Division de l'analyse économique nationale. Graphique, analyse des données et calculs: Infrastructure Canada

Les investissements accrus dans les infrastructures ont entraîné l'augmentation du stock net d'IPB par habitant. Le tableau 7 indique que la tendance relative au stock net des IPB par habitant a augmenté, passant de 10 600 $ en 2003 à 12 200 $ en 2013.

Tableau 7: Stock net d'infrastructures publiques de base par habitant



Notes: Stock net calculé en fonction de la dépréciation hyperbolic des sociétés d'État et les organismes provinciaux, de même que les transferts des autres ordres de gouvernement. Les infrastructures publiques de base incluent: routes, ponts, transport en commun, l'eau, les eaux usées et les installations culturelles, sportives et récréatives. Les données sont basées sur des prévisions de 2013.
Source: Statistique Canada, Division des comptes économiques nationaux.

Programme 1.1 : Financement pour les priorités provinciales-territoriales

Description

Ce programme offre un financement prévisible à chaque province et territoire afin d'améliorer le réseau d'infrastructures publiques du Canada. Les paiements fédéraux destinés aux provinces et aux territoires sont effectués conformément aux modalités des ententes de financement signées, ce qui comprend l'acceptation des plans d'immobilisations et des rapports sur les dépenses par le gouvernement fédéral. Le financement versé par l'entremise de ce programme permet d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers afin d'augmenter l'investissement global dans les infrastructures publiques destinées aux Canadiens. Les paiements peuvent être effectués à l'avance et les dispositions de partage des coûts s'appliquent à un plan d'immobilisations dans son ensemble, et non aux initiatives particulières s'inscrivant dans un tel plan. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant du paiement de transfert suivant : le Financement de base pour les infrastructures des provinces et des territoires.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
55 351 611	55 351 611	62 678 546	25 078 120	(30 273 491)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[13]	2	Ne s'applique pas[13]

[13] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait aucun ETP prévu pour ce programme et on indiquait qu'il s'agissait d'un élément à déterminer, puisqu'INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite le 27 mars 2014.

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le financement pour les priorités provinciales-territoriales permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral pour les provinces	100 % d'ici le 31 mars 2015	155,8 %
	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral pour les territoires	33 % d'ici le 31 mars 2015	50,1 %

Analyse du rendement et leçons retenues

Au cours de la période visée par le rapport, des rapports des dépenses visant quatre administrations ont été approuvés : l'un de ces rapports a donné lieu à un paiement final à l'administration visée. Dans deux administrations, des retards dans la présentation des rapports sur les dépenses ont entraîné le retard des paiements. Un plan d'immobilisations modifié a été approuvé pour une administration, afin de régler des questions relatives au partage des coûts et d'ajouter une nouvelle initiative, ce qui a permis d'obtenir un financement additionnel de 2,8 millions de dollars des partenaires.

Dans l'ensemble, au cours de la période visée par le rapport, les administrations ont continué de mettre en œuvre les initiatives énumérées dans leurs plans d'immobilisations approuvés. Infrastructure Canada a continué de travailler avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour offrir des conseils au sujet de questions liées aux exigences en matière de présentation de rapports et aux paiements connexes, et pour s'assurer que les exigences du programme concernant le partage des coûts continuaient d'être respectées à mesure que les initiatives étaient mises en œuvre.

Programme 1.2 : Financement permanent et souple pour les infrastructures

Description

À l'appui du développement d'infrastructures publiques pour les Canadiens, ce programme offre un financement prévisible et souple aux municipalités, pour leur permettre de planifier à plus long terme et ainsi répondre aux priorités en matière d'infrastructure. On alloue du financement afin de bâtir et de remettre en état des infrastructures publiques dans le respect général des modalités des ententes administratives en vigueur. Les fonds fédéraux sont versés deux fois par année et il n'est pas nécessaire de les utiliser au cours de l'année où ils sont octroyés. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant du paiement de transfert suivant : le Fonds de la taxe sur l'essence, une composante du Fonds d'amélioration des collectivités du gouvernement du Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
1 973 411 002	1 973 411 002	1 974 402 893	1 974 387 706	976 704

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[14]	18	Ne s'applique pas[14]

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les provinces, les territoires et les associations municipales	Pourcentage des administrations qui respectent les exigences	100 % d'ici le 31 mars 2015	93 %

[14] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas d'ETP prévus pour ce programme et on indiquait qu'il s'agissait d'un élément à déterminer, puisqu'INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite le 27 mars 2014.

sont responsables du financement versé aux administrations locales dans le cadre du Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques	des ententes en matière de rapports		
Les municipalités ont accès à un Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques afin de construire et d'améliorer les infrastructures	Pourcentage de l'affectation du Fonds de la taxe sur l'essence qui est versée aux signataires des ententes	100 % d'ici le 31 mars 2015	100 %
	Valeur du Financement permanent et souple pour les infrastructures publiques qui a été dépensé	1,97 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2015	1,97 milliard de dollars

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2014-2015, toutes les ententes du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) renouvelé ont été négociées et signées, et des lettres de financement annuel ont été envoyées à chaque administration. Au 31 mars 2015, des fonds de 1,97 milliard de dollars[15] avaient été versés à l'ensemble des provinces et des territoires aux termes du FTE.

Pour les signataires, les exigences en matière de présentation de rapports aux termes des ententes du FTE comprennent la présentation et l'acceptation d'un rapport annuel (tableau des rapports financiers et liste des projets), ainsi que d'une opinion de vérification indépendante ou d'une attestation basée sur une vérification. En 2014-2015, un signataire n'avait pas satisfait aux exigences en matière de présentation de rapports. En l'absence de rapports dûment remplis, Infrastructure Canada peut retenir les lettres de financement adressées aux signataires jusqu'à ce que des rapports complets aient été acceptés.

En octobre 2014, le Ministère a organisé avec succès un atelier intergouvernemental sur le FTE, qui réunissait des représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi que des représentants de deux importantes associations municipales. Les discussions ont porté sur divers sujets, tels que la gestion des actifs[16], qui constitue un secteur d'intérêt actuel. On a ainsi offert aux participants de belles possibilités de mobilisation et de collaboration au sujet des défis communs et des pratiques exemplaires.

[15] Ce montant comprend uniquement les contributions, il ne comprend pas les coûts de fonctionnement.

[16] La gestion des actifs, selon la définition du Canadian Network of Asset Managers, est l'ensemble des activités coordonnées que mène une organisation pour tirer profit des actifs dans le but d'atteindre ses objectifs organisationnels.

Programme 1.3 : Investissements dans les priorités liées aux infrastructures nationales

Description

Ce programme vise à affecter des fonds à des projets d'infrastructure qui favorisent l'atteinte des priorités nationales qui sont importantes pour l'ensemble des Canadiens. Le financement versé par l'entremise de ce programme permet généralement d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers pour des projets d'infrastructure admissibles. Pour la plupart de ces programmes de paiements de transfert, le financement est alloué en fonction du mérite et d'un processus concurrentiel. Les paiements sont effectués en fonction des coûts admissibles engagés conformément aux ententes de contribution signées. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant des paiements de transfert suivants : le volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

Ressources financières budgétaires (en dollars)[17]

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
193 145 913	193 145 913	251 121 321	139 119 440	(54 026 473)

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[18]	24	Ne s'applique pas[18]

[17] Les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas les réaffectations du financement et les transferts hors du Fonds pour l'infrastructure verte et du Fonds sur l'infrastructure frontalière qui ont été effectués pour répondre à d'autres priorités du gouvernement. Par contre, Il convient de souligner que les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas le financement additionnel qui a été ajouté au Fonds sur l'infrastructure frontalière en 2010. Des informations plus détaillées par programme de paiements de transfert sont disponibles dans les tableaux des renseignements supplémentaires du présent Rapport ministériel sur le rendement, à l'adresse http/www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

[18] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas d'ETP prévus pour ce programme et on indiquait qu'il s'agissait d'un élément à déterminer, puisqu'INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite le 27 mars 2014.

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	100 % d'ici le 31 mars 2015	160 %
Des projets répondant aux priorités liées aux infrastructures nationales sont mis en œuvre	Nombre de projets répondant aux priorités liées aux infrastructures nationales terminés	15 projets d'ici le 31 mars 2015	12
	Valeur des projets répondant aux priorités liées aux infrastructures nationales terminés	1,2 milliard de dollars d'ici le 31 mars 2015	1,46 milliard de dollars**

*Cibles cumulatives au cours de la durée de vie du programme. Les cibles compilées pour ce programme sont basées uniquement sur les programmes de paiements de transfert suivants : le Fonds pour l'infrastructure verte et le Fonds sur l'infrastructure frontalière. La date d'achèvement prévue pour le seul projet prévu aux termes du Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk est le 31 mars 2018.

** Cette valeur inclut les contributions fédérales et le financement obtenu auprès des partenaires.

Analyse du rendement et leçons retenues

Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant de divers paiements de transfert : le volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le Fonds pour l'infrastructure verte, le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk.

Le Nouveau Fonds Chantiers Canada (NFCC) a été lancé avec succès le 28 mars 2014. Au 31 mars 2015, deux projets avaient été annoncés en vue d'un financement fédéral dans le cadre du volet Infrastructures nationales (VIN), pour un total de plus de 68 millions de dollars, avec un investissement total de plus de 205 millions de dollars. Ces projets d'importance nationale contribueront à la prospérité à long terme du Canada.

En 2014-2015, Infrastructure Canada a réalisé les progrès suivants dans la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure verte (FIV) :

- réalisation de 3 projets dotés d'une contribution fédérale de 157 millions de dollars, et d'une valeur totale de 679,4 millions de dollars;
- lancement des travaux de construction dans le cadre d'un projet additionnel doté d'une contribution fédérale de 15 millions de dollars, et d'une valeur totale de 44,9 millions de dollars; et
- poursuite des travaux dans le cadre de 15 projets dotés d'une contribution fédérale de 445,2 millions de dollars, et d'une valeur totale de 1,3 milliard de dollars.

Au 31 mars 2015, un total de 20 projets avaient été financés aux termes du programme, et plus de 725 millions de dollars en fonds fédéraux avaient été engagés pour ces projets. Les principales catégories d'investissements, sur le plan du total des coûts admissibles, sont les infrastructures relatives à l'énergie verte et les infrastructures de gestion des eaux usées.

Au 31 mars 2015, le gouvernement fédéral avait annoncé un soutien pour 11 projets d'amélioration des infrastructures frontalières, avec un investissement combiné total de 1,2 milliard de dollars pour les systèmes de transport qui favorisent l'amélioration de l'efficacité et de la capacité des passages frontaliers.

En 2015-2016, Transports Canada continuera d'appuyer la mise en œuvre des trois derniers projets qui sont toujours en cours aux termes du Fonds sur l'infrastructure frontalière, au nom d'Infrastructure Canada, avec une contribution fédérale de 204 millions de dollars et pour une valeur totale de 567 millions de dollars.

Au 31 mars 2015, près de 108 millions de dollars avaient été versés au Fonds pour la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk, ce qui a permis d'aménager la route sur 80 kilomètres. À la suite de la vérification du Programme de la route entre Inuvik et Tuktoyaktuk, on a élaboré un outil intégré d'évaluation des risques qui permet de normaliser les évaluations des risques effectuées tout au long du cycle de vie d'un projet.

Comme on l'a indiqué dans l'évaluation conjointe du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) d'INFC, un mécanisme devrait être mis en place pour permettre aux bénéficiaires de recueillir des données sur l'achèvement des projets et de présenter des rapports à ce sujet, pour le reste des projets du FCIS et pour les autres programmes d'INFC en cours et à venir. INFC a créé un nouveau modèle d'entente de contribution selon lequel les bénéficiaires doivent fournir des informations sur les résultats dans leurs rapports finaux sur les projets, pour les projets du FCIS ainsi que pour les Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales (PNR-VIPT), et pour le volet Infrastructures nationales (VIN).

Programme 1.4 : Investissements dans les infrastructures de grande envergure

Description

Ce programme permet d'investir dans des projets d'infrastructure d'importance nationale, régionale et/ou locale. Le financement versé par l'entremise de ce programme permet d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers pour des projets d'infrastructure admissibles. Les fonds peuvent être répartis entre les administrations. Les paiements en tant que tels sont effectués en fonction des coûts admissibles engagés conformément aux ententes de contribution signées. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant des paiements de transfert suivants : le volet Infrastructures

provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Ressources financières budgétaires (en dollars)[19]

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
958 832 530	958 832 530	1 078 295 752	787 479 954	(171 352 576)

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[20]	57	Ne s'applique pas[20]

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles*	Résultats réels
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	100 d'ici le 31 mars 2015	200 %
Des projets d'infrastructure de grande envergure sont mis en œuvre	Nombre de projets d'infrastructure de grande envergure terminés	173 projets d'ici le 31 mars 2015	146

[19] Les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas les réaffectations du financement et les transferts hors du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique qui ont été effectués pour répondre à d'autres priorités du gouvernement. Par contre, Il convient de souligner que les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas le financement additionnel qui a été ajouté au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique en 2006. Des informations plus détaillées par programme de paiements de transfert sont disponibles dans les tableaux des renseignements supplémentaires du présent Rapport ministériel sur le rendement, à l'adresse http//www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

[20] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas d'ETP prévus pour ce programme et on indiquait qu'il s'agissait d'un élément à déterminer, puisqu'INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite le 27 mars 2014.

	Valeur des projets d'infrastructure de grande envergure terminés	16,5 milliards de dollars d'ici le 31 mars 2015	13,7 milliards de dollars**

*Cibles cumulatives au cours de la durée de vie du programme. Les cibles compilées pour ce programme sont basées uniquement sur les programmes de paiements de transfert suivants : le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.
** Cette valeur inclut les contributions fédérales et le financement obtenu auprès des partenaires.

Analyse du rendement et leçons retenues

Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant de divers paiements de transfert : le volet Infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

INFC a lancé avec succès le NFCC le 28 mars 2014. Au 31 mars 2015, INFC avait annoncé 15 projets en vue d'un financement fédéral aux termes des Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales (PNR-VIPT), pour un total de plus de 1 milliard de dollars en investissements fédéraux, avec un investissement combiné total de près de 3,5 milliards de dollars. Ces projets appuient les objectifs du programme relatifs à la croissance économique, à l'assainissement de l'environnement et au renforcement des collectivités. Au 31 mars 2015, quatre projets étaient déjà en cours.

En 2014-2015, Infrastructure Canada et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé des progrès dans la mise en œuvre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada (VGI-FCC) :

- mise en œuvre de 18 projets dotés d'une contribution fédérale de 353 millions de dollars, et d'une valeur totale de 859,6 millions de dollars;
- lancement des travaux de construction visant 12 projets additionnels dotés d'une contribution fédérale de 180,9 millions de dollars, et d'une valeur totale de 524 millions de dollars; et
- poursuite des travaux de construction dans le cadre de 158 projets dotés d'une contribution fédérale de 6,5 milliards de dollars, et d'une valeur totale de 19,3 milliards de dollars.

Au 31 mars 2015, un total de 188 projets avaient été financés aux termes du programme, et 7,05 milliards de dollars en financement fédéral avaient été engagés pour ces projets d'une valeur totale de 20,7 milliards de dollars. Les principales catégories d'investissements, sur le plan du total des coûts admissibles, sont les infrastructures liées au transport en commun et au réseau routier national.

Durant l'exercice en cours, le nombre total des projets du VGI mis en œuvre par les promoteurs de projets a été moins élevé que prévu, puisque certains de ces projets complexes et de grande

envergure ont fait l'objet de retards et n'ont pas été terminés avant la fin de l'année, comme prévu. En général, les retards dans l'exécution des projets sont attribuables à de mauvaises conditions météorologiques, à des problèmes techniques ou à d'autres difficultés liées aux travaux de construction.

En 2014-2015, Infrastructure Canada et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé les progrès suivants dans la mise en œuvre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) :

- mise en œuvre de 3 projets dotés d'une contribution fédérale de 125 millions de dollars, et d'une valeur totale de 392,8 millions de dollars; et
- poursuite des travaux dans le cadre de 24 projets dotés d'une contribution fédérale de 1,5 milliard de dollars, et d'une valeur totale de 4 milliards de dollars.

Au 31 mars 2015, un total de 82 projets avaient été financés aux termes du programme, et des fonds fédéraux de 4 milliards de dollars avaient été engagés pour ces projets d'une valeur totale de 11,6 milliards de dollars. Les principales catégories d'investissements, sur le plan du total des coûts admissibles, sont les infrastructures liées au transport local et les infrastructures routières et ferroviaires.

Tel que mentionné, suite aux résultats de l'évaluation conjointe du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) d'INFC, le reste des projets du FCIS et pour tous les autres grands projets d'infrastructure en cours, pour lesquels les bénéficiaires n'ont pas soumis de rapport final, INFC demandera que les bénéficiaires fournissent des informations sur les résultats des projets. Un nouveau modèle d'entente de contribution a été créé selon lequel les bénéficiaires doivent fournir des informations sur les résultats dans leurs rapports finaux sur les projets, pour les projets du FCIS ainsi que pour PNR-VIPT, et pour VIN.

Programme 1.5 : Investissements dans les infrastructures des petites collectivités et des régions rurales

Description

Ce programme permet d'investir dans des projets d'infrastructure de petites collectivités, de façon à répondre aux besoins locaux et/ou régionaux. Le financement versé par l'entremise de ce programme permet d'obtenir des contributions additionnelles auprès d'autres partenaires financiers pour des projets d'infrastructure admissibles. Les fonds peuvent être répartis entre les administrations. Les paiements en tant que tels sont effectués en fonction des coûts admissibles engagés conformément aux ententes de contribution signées. Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant des paiements de transfert suivants : le volet Collectivités du Fonds Nouveau Chantiers Canada et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)[21]

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
139 431 232	139 431 232	184 946 167	92 993 364	(46 437 868)

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[22]	25	Ne s'applique pas[22]

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le financement d'Infrastructure Canada permet d'obtenir des investissements en infrastructure auprès d'autres partenaires	Financement obtenu auprès des partenaires en pourcentage du financement fédéral (engagé)	200 % d'ici le 31 mars 2015	232 %
Des projets d'infrastructure sont mis en œuvre dans les petites collectivités	Nombre de projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités	846 projets d'ici le 31 mars 2015*	728
	Valeur des projets d'infrastructure terminés dans les petites collectivités	2,8 milliards de dollars d'ici le 31 mars 2015	2,06 milliards de dollars**

*Valeur et nombre cumulatifs des projets qui seront mis en œuvre aux termes du programme, jusqu'au 31 mars 2015 inclusivement. Veuillez noter que la cible liée au nombre de projets d'infrastructure exécutés dans les petites collectivités aux termes de ce programme est basée sur le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada.
** Cette valeur inclut les contributions fédérales et le financement obtenu auprès des partenaires.

[21] Les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas les réaffectations du financement et les transferts hors du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada et du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale qui ont été effectués pour répondre à d'autres priorités du gouvernement. Par contre, Il convient de souligner que les chiffres contenus dans ce tableau ne comprennent pas le financement additionnel qui a été ajouté au Fonds sur l'infrastructure municipale rurale en 2006. Des informations plus détaillées, par programme de paiements de transfert sont disponibles dans les tableaux des renseignements supplémentaires du présent Rapport ministériel sur le rendement, à l'adresse http//www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html.

[22] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas d'ETP prévus pour ce programme et on indiquait qu'il s'agissait d'un élément à déterminer, puisqu'INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite le 27 mars 2014.

Analyse du rendement et leçons retenues

Dans le cadre de ce programme, on utilise les fonds provenant de divers paiements de transfert : le volet Collectivités du Fonds Nouveau Chantiers Canada et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale.

En 2014-2015, toutes les ententes de financement aux termes du Fonds des petites collectivités du volet Infrastructures provinciales-territoriales (FPC-VIPT) du NFCC ont été signées par les provinces et les territoires, à l'exception de Terre-Neuve et Labrador, de la Saskatchewan et du Québec, où les négociations étaient presque terminées.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté des propositions de projets et ont consulté les municipalités pour établir les priorités. Au 31 mars 2015, INFC avait reçu des listes de projets de la part de plusieurs administrations, dont le Manitoba, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

En 2014-2015, 26 projets ont été approuvés au Manitoba aux termes du FPC-VIPT, et 15,9 millions de dollars de la part fédérale de 1 milliard de dollars ont été engagés pour ce programme.

En 2014-2015, Infrastructure Canada et ses partenaires d'exécution fédéraux ont réalisé des progrès dans la mise en œuvre du volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada :

- mise en œuvre de 38 projets dotés d'une contribution fédérale de 50,8 millions de dollars, et d'une valeur totale de 169,6 millions de dollars;
- lancement des travaux dans le cadre de 27 projets additionnels dotés d'une contribution fédérale de 30,9 millions de dollars, et d'une valeur totale de 92,8 millions de dollars; et
- 224 projets dotés d'une contribution fédérale de 366,7 millions de dollars, et d'une valeur totale de 1,1 milliard de dollars, sont présentement en cours.

Au 31 mars 2015, un total de 941 projets avaient été financés aux termes du programme, et un financement fédéral de 1 milliard de dollars a été engagé pour ces projets.

Le volet Grandes villes du Fonds Chantiers Canada, qui existe seulement au Québec, appuie des projets réalisés dans des municipalités dont la population est d'au moins 100 000 personnes. Au titre de l'affectation de près de 2 milliards de dollars qu'il a allouée au Québec dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, le gouvernement du Canada a réservé, pour cette enveloppe, 200 millions de dollars pour les grandes villes du Québec.

En 2014-2015, Infrastructure Canada et son partenaire d'exécution fédéral ont réalisé des progrès dans la mise en œuvre du volet Grandes villes du Fonds Chantiers Canada :

- mise en œuvre de 2 projets dotés d'une contribution fédérale de 9,2 millions de dollars, et d'une valeur totale de 27,6 millions de dollars;
- 18 projets dotés d'une contribution fédérale de 131,5 millions de dollars, et d'une valeur totale de 416,8 millions de dollars, sont toujours en cours.

Au 31 mars 2015, un total de 23 projets avaient été financés aux termes du programme, et un financement fédéral de plus de 173,5 millions de dollars a été engagé pour ces projets.

Le programme du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) a officiellement pris fin le 31 mars 2014 dans la plupart des provinces et des territoires. Au cours de la dernière année, INFC, en étroite collaboration avec ses partenaires d'exécution fédéraux, a mis l'accent sur les activités relatives à la clôture du programme. Les partenaires mettent activement en œuvre les lignes directrices visant la clôture du programme. Au 31 mars 2015, plus de 99 p. 100 des projets financés aux termes du FIMR avaient été achevés avec succès, ce qui représente un financement fédéral de 956 millions de dollars.

Programme 1.6 : Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NOUVEAU)

Description

Pour appuyer les priorités du Gouvernement du Canada en matière d'économie et de sécurité, ce programme s'assure de la mise en œuvre globale du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal[23], au Québec. Infrastructure Canada est chargé de la gestion de la mise en œuvre de ce projet qui permettra de fournir un passage sécuritaire et efficace aux résidants locaux, aux navetteurs et aux conducteurs de véhicules commerciaux. Le nouveau pont contribuera à l'augmentation de la capacité et de l'efficacité des infrastructures des portes d'entrée et des corridors à l'échelle régionale et nationale. Le projet est réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé[24].

[23] Comme on l'a mentionné précédemment dans la note de bas de page 1, le projet est également couramment appelé le projet de corridor du nouveau pont Champlain.

[24] INFC a ajouté ce nouveau programme à son architecture d'alignement des programmes à la suite de la publication du RPP de 2014-2015 afin de tenir compte du transfert de la responsabilité du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent de Transports Canada à INFC.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
0[25]	0[25]	124 863 136	40 687 967	40 687 967

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[25]	37	Ne s'applique pas[25]

Résultats du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels[26]
Le projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent est mis en œuvre pour permettent de bâtir un Canada plus prospère (un réseau de transport efficace et sécuritaire qui appuie le commerce)	Nombre d'étapes clés franchies dans le cadre des projets	4 (nouveau pont pour le Saint-Laurent, nouveau pont de l'Île-des-Sœurs, reconstruction et élargissement de l'A-15) 1er décembre 2018 pour le NPSL et le 1er décembre 2020 pour les autres composantes	L'approvisionnement pour l'ensemble du projet de corridor s'est déroulé comme prévu en 2014-2015, avec le lancement de la demande de qualifications et de la demande de propositions.
Des projets relatifs au corridor qui permettent d'optimiser les ressources pour les contribuables canadiens sont mis en œuvre dans le cadre de PPP et dans le respect des échéanciers et des budgets	On a terminé à temps la construction des infrastructures	Ouverture officielle au public Pont principal : 1er décembre 2018; - reste du corridor : 1er décembre 2020	La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent a commencé en mai 2015[26].
	On a terminé la construction des infrastructures en respectant le budget	Le budget pour le contrat est de 3,977 milliards de dollars	L'approvisionnement pour l'ensemble du projet de corridor s'est déroulé comme prévu en 2014-2015, avec le lancement

[25] Le Budget principal des dépenses 2014-2015 et le Rapport sur les plans et les priorités 2014-2015 d'Infrastructure Canada n'incluaient pas les dépenses prévues ni les besoins en ressources humaines (ETP) pour le projet de corridor pour le nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent puisque le programme ne relevait pas de la responsabilité du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. L'évaluation des besoins en ressources humaines en lien avec ce programme pour 2014-2015 a été faite par Transports Canada, et le financement pour 2014-2015 a été obtenu dans le cadre des processus des budgets supplémentaires des dépenses 2014-2015 d'Infrastructure Canada.

[26] Les indicateurs de rendement ont été extraits du Cadre de mesure du rendement (CMR) approuvé pour 2015-2016 afin de fournir une base.

			de la demande de qualifications et de la demande de propositions.

Analyse du rendement et leçons retenues

INFC a lancé le processus d'approvisionnement le 3 mars 2014, avec l'aide d'experts de PPP Canada, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et de Justice Canada. La demande de qualifications, ouverte à toutes les parties intéressées, était en vigueur le 17 mars 2014, et INFC a invité les trois répondants les plus qualifiés à participer au processus de demande de propositions qui a commencé le 21 juillet 2014. Trois consortiums ont soumis des propositions techniques le 11 février 2015, suivies de propositions financières le 1er avril 2015.

Le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et des entités municipales ont collaboré étroitement pour conclure plusieurs ententes nécessaires à la mise en œuvre des projets. Une entente de collaboration et cinq cadres de collaboration, accompagnés d'ententes additionnelles, seront bientôt signés. INFC a signé une entente de collaboration avec la société PJCCI, notamment pour faciliter la coordination entre les réparations de l'actuel pont Champlain et les travaux dans le cadre du projet du CNPSL.

Pour permettre l'approvisionnement et la construction accélérés dans le cadre du projet du CNPSL, toutes les propriétés privées résidentielles ont été acquises avant le 31 mars 2015. Les négociations visant les acquisitions additionnelles de terrains publics se poursuivent et devraient prendre fin d'ici décembre 2015. De plus, les évaluations environnementales visant la plupart des propriétés devant être acquises ont été achevées avant le 31 mars 2015, et les évaluations ciblées visant d'autres propriétés ont commencé au printemps/à l'été 2015. Ceci permet d'assurer que les propriétés requises pour l'exécution du projet du CNPSL sont acquis sans délais.

Le projet du CNPSL a donné lieu à la mise en œuvre réussie d'un modèle d'approvisionnement en PPP, ce qui est relativement nouveau pour les infrastructures fédérales, et ce modèle a été une grande réussite. On a atteint tous les principaux jalons pour 2014-2015 en respectant les échéances et le budget.

Services internes

Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions et services de gestion des voyages et autres services administratifs.

Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Autorisations totales pouvant être utilisées 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2014-2015
1 425 483[27]	1 425 483[27]	37 306 840	36 135 562	34 710 079

Ressources humaines (ETP)

Prévu 2014-2015	Réel 2014-2015	Écart (nombre réel moins nombre prévu) 2014-2015
Ne s'applique pas[28]	170	Ne s'applique pas[28]

Analyse du rendement et leçons retenues

Les services de gestion et de surveillance comprennent les vérifications internes, l'évaluation, la supervision des sociétés d'État et la planification intégrée des activités.

En 2014-2015, les engagements approuvés figurant dans le Plan de vérification axé sur les risques modifié et dans le Plan d'évaluation ministériel (voir les tableaux supplémentaires pour les détails) ont été respectés avec succès. La direction a mis en œuvre 80 p. 100 des recommandations en suspens formulées à la suite de vérifications, et il reste seulement deux recommandations en suspens formulées à la suite d'évaluations. Le reste des plans d'actions relatifs aux vérifications et aux évaluations sont en bonne voie de répondre aux recommandations.

INFC a offert des mesures de soutien et de surveillance pour la société PJCCI, notamment en s'assurant que la société PJCCI avait accès aux crédits parlementaires nécessaires pour répondre à ses priorités et en surveillant l'interface entre la société PJCCI et le projet du CNPSL, afin de garantir le respect des engagements de la société PJCCI et du projet du CNPSL.

[27] Les montants des services internes pour le Budget principal des dépenses de 2014-2015 et les dépenses prévues pour 2014-2015 n'incluent pas le financement destiné au budget de fonctionnement d'Infrastructure Canada. Ces montants représentent uniquement les soldes d'ouverture, puisque les montants du budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà n'ont pas encore été confirmés

[28] Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, on ne présentait pas les ETP prévus et on indiquait que cet élément restait à déterminer. Au moment de la rédaction du présent rapport, INFC était en train d'obtenir l'approbation de son budget de fonctionnement pour 2014-2015 et au-delà. Le budget de fonctionnement actuel a été approuvé par la suite, le 27 mars 2014.

À la suite de *l'Examen de la planification stratégique et intégrée des activités* et de la plus récente évaluation dans le cadre du CRG, on a recommandé qu'INFC mette davantage l'accent sur l'intégration des risques, de la planification et du rendement. En réponse à cette recommandation, INFC a réalisé des progrès dans la mise en œuvre d'un processus solide de planification intégré répondant à ses besoins, en plus d'élaborer un Plan d'activités intégré, qui rassemble tous les éléments de la planification pour créer un plan détaillé établissant clairement les activités quotidiennes d'une organisation plus mature.

L'équipe chargée des communications à INFC a procédé à plusieurs annonces de haut niveau dans le cadre du projet du CNPSL, et elle a permis d'accroître la visibilité des investissements fédéraux aux termes du NFCC, du FTE fédéral et d'autres programmes en élargissant leur portée grâce aux médias sociaux, grâce à une présence accrue dans les événements et grâce à l'installation de panneaux. INFC a également élaboré des approches et des protocoles conjoints de communication pour les programmes dans le cadre du NFCC et du FTE. INFC a continué d'appuyer le projet de renouvellement du Web en effectuant toutes les tâches confiées par le SCT et en établissant une page institutionnelle à afficher sur le nouveau site du Canada. Les Communications ont également offert des services efficaces de communications ministérielles et internes, afin d'appuyer la haute direction, d'améliorer l'efficacité organisationnelle et de favoriser la mobilisation des employés.

En 2014-2015, les services des ressources humaines et de la sécurité ont mis en œuvre avec succès la nouvelle Directive sur la gestion du rendement, et ils ont continué de donner suite aux priorités du greffier en prenant part aux initiatives du plan Destination 2020. INFC a continué de favoriser la diversité et le bilinguisme au travail en investissant dans la formation linguistique pour les employés et en encourageant activement tous les employés à travailler dans la langue de leur choix. De plus, INFC a continué de promouvoir le Code de conduite du Ministère afin d'appuyer les initiatives liées aux valeurs et à l'éthique, ainsi que pour aider les employés à maintenir et à accroître la confiance du public dans l'intégrité de la fonction publique. INFC a amélioré la sécurité physique grâce à de nouvelles mesures de sécurité et à l'intégration de tous les employés des Ponts fédéraux de Montréal, qui sont passés de Transports Canada à INFC.

Les services de gestion financière d'INFC ont continué de collaborer avec les organismes centraux dans le cadre de diverses initiatives menées à l'échelle du gouvernement, comme l'initiative de dépôt direct; la transformation des services administratifs, y compris la transformation de la gestion financière, la mise en œuvre continue des nouveaux services de voyage partagés; et la réinitialisation de la série de politiques sur la gestion financière. Conformément à la *Politique sur le contrôle interne*, INFC a mis en œuvre des mesures de surveillance continue des contrôles internes en ce qui concerne les rapports financiers. INFC a également mené à bien la transition de la gestion financière de l'équipe des Ponts fédéraux de Montréal, qui était auparavant la responsabilité de Transports Canada.

Pour appuyer la priorité du gouvernement du Canada concernant la consolidation du centre de données, les services de GI-TI d'INFC ont assuré le renouvellement, la migration et la gestion du transfert du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII) vers le

Centre de données de Services partagés Canada (SPC). En réponse à la vérification portant sur la transformation des activités de TI – projet de migration du SPGII, les services de la GI-TI ont évalué la capacité en termes de ressources pour appuyer les travaux après la migration, ainsi que les exigences en matière de sécurité pour ce qui est de combler toute lacune éventuelle. Un processus de clôture du projet a eu lieu pour tirer parti des leçons retenues. INFC a également lancé le projet de Système de gestion de l'information sur les programmes (SGIP), qui remplacera le SPGII, afin d'améliorer la gestion des informations dans le cadre des principaux programmes d'infrastructure, et pour appuyer les nouveaux programmes d'infrastructure, dont le NFCC. Afin d'appuyer la Directive sur la tenue de documents du Secrétariat du Conseil du Trésor, INFC a également mis en œuvre le Projet sur la tenue de documents, tout en encourageant l'utilisation des outils et des processus nécessaires pour garantir que les informations à valeur opérationnelle sont gérées à titre d'actifs stratégiques et conformément aux exigences de la politique mises à jour et aux pratiques exemplaires.

INFC a continué d'appuyer de nombreuses initiatives menées à l'échelle du gouvernement, notamment la migration des appareils technologiques en milieu de travail vers Windows 7 et Office 2010, et la solution d'accès à distance protégé du gouvernement du Canada. INFC est également passé aux services normalisés à l'échelle du Ministère pour les infrastructures, les applications et les services des TI, tout en favorisant la mobilité et la collaboration grâce à l'amélioration des vidéoconférences.

Section III : Renseignements supplémentaires

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité)
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015
(en dollars)

Information financière	Résultats attendus 2014-2015	Résultats réels 2014-2015	Résultats réels 2013-2014	Écart (résultats réels 2014-2015 moins résultats attendus 2014-2015)	Écart (résultats réels 2014-2015 moins résultats réels 2013-2014)
Total des charges	3 324 368 000	3 035 683 000	3 516 195 000	(288 685 000)	(480 512 000)
Total des revenus	0	0	0	0	0
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 324 368 000	3 035 683 000	3 516 195 000	(288 685 000)	(480 512 000)
Situation financière nette du ministère	Ne s'applique pas	16 815 000	3 174 000	Ne s'applique pas	13 641 000

État condensé de la situation financière (non audité)
Au 31 mars 2015
(en dollars)

Information financière	2014-2015	2013-2014	Écart (2014-2015 moins 2013-2014)
Total des passifs nets	154 213 000	308 074 000	(153 861 000)
Total des actifs financiers nets	151 283 000	305 438 000	(154 155 000)
Dette nette du ministère	2 930 000	2 636 000	294 000
Total des actifs non financiers	19 745 000	5 810 000	13 935 000
Situation financière nette du ministère	16 815 000	3 174 000	13 641 000

États financiers

Vous trouverez les états financiers[xi] d'INFC sur le site Web du Ministère.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires[xii] du *Rapport ministériel sur le rendement 2014-2015* sont disponibles sur le site Web d'INFC.

- Stratégie ministérielle de développement durable;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Audits internes et évaluations;
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État;

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations*[xiii]. Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour en savoir davantage à propos du Ministère et de ses programmes d'infrastructure, veuillez visiter le site www.infrastructure.gc.ca ou communiquer avec :

Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100
Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Ligne d'information nationale sur les infrastructures : 613-948-1148

Ligne sans frais : 1-877-250-7154

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes (*Program Alignment Architecture*) : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental (*whole-of-government framework*) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

Cible (*target*) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

Crédit (*appropriation*) : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

Dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*) : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

Dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*) : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses législatives (*statutory expenditures*) : Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

Dépenses prévues (*planned spending*) : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

Dépenses votées (*voted expenditures*) : Dépenses approuvées annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé du crédit régit les conditions dans lesquelles ces dépenses peuvent être effectuées.

Équivalent temps plein (*full-time equivalent*) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement (*performance indicator*) : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

Plan (*plan*) **:** Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Priorité (*priorities*) : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Production de rapports sur le rendement (*performance reporting*) : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

Programme (*program*) : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé (*sunset program*) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement (*Departmental Performance Report*) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des

plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités (*Report on Plans and Priorities*) : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

Rendement (*performance*) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats ses comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Résultat (*result*) : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat stratégique (*Strategic Outcome*) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats du gouvernement du Canada (*Government of Canada outcomes*) : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (*Management, Resources and Results Structure*) **:** Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i *Lettre de mandate*, http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-de-linfrastructure-et-des-collectivites

ii *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.3/page-1.html

iii *Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2011_24/page-1.html

iv *Loi n°1 sur le plan d'action économique de 2013*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2013_33/page-1.html

v *Loi visant le nouveau pont pour le Saint-Laurent*, http://www.laws.justice.gc.ca/fra/lois/N-22.6/

vi Le Nouveau Plan Chantiers Canada, http://www.infrastructure.gc.ca/plan/plan-fra.html

vii Fonds de la taxe sur l'essence, http://www.infrastructure.gc.ca/plan/gtf-fte-fra.html

viii Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

ix Comptes publics du Canada 2015, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

x Site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html

xi États financiers d'Infrastructure Canada, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/fs-ef/fs-ef-2015-fra.html

xii Tableaux de renseignements supplémentaires, http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html

xiii Dépenses fiscales du gouvernement du Canada, http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp